

DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 20 grudnia 1955 r. Nr 15 poz. 76

TREŚĆ:

ZARZĄDZENIE

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 22.XI 1955 r. o przepisach porządkowo-portowych dla portu handlowego w Szczecinie wraz z obszarem portowym w Świnoujściu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

Na podstawie art. 2 pkt. 1, 6, 7 i 12, art. 7 i 10 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U.P.R.L. Nr 6, poz. 35) oraz § 2 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 21 marca 1955 r. w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich (Monitor Polski Nr 63, poz. 749) zarządzam co następuje:

Część I — Przepisy wstępne

§ 1.

Zarządzenie niniejsze obowiązuje na obszarze portu handlowego w Szczecinie, jego redy i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin. W rozumieniu niniejszego zarządzenia, morski port handlowy w Świnoujściu stanowi integralną część morskiego portu handlowego w Szczecinie, z wyłączeniem trasy wodnej Świnoujście — Szczecin, która nie leży w granicach portu.

Granice terytorialne morskiego portu handlowego w Szczecinie ustala Minister Żeglugi.

Do czasu ustalenia granic przepisy portowe obowiązują na obszarach wodnych i lądowych, podlegających terenowej władzy administracji morskiej.

§ 2.

Przepisy niniejszego zarządzenia, krótko zwane przepisami portowymi, mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze redy, portu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

§ 3.

Przepisom portowym podlegają wszystkie jednostki pływające, znajdujące się w porcie lub na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin. Nadto przepisy te obowiązują wszystkie osoby zarówno fizyczne jak i prawne na tych obszarach, jak również instytucje, powiązane pośrednio z portem, których działalność ma wpływ na funkcjonowanie urządzeń portowych w zakresie ich czynności dotyczących prac portowych.

§ 4.

Na obszarze wodnym, o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej, ma zastosowanie rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 12 lipca 1954 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz. U.P.R.L. Nr 44, poz. 207).

§ 5.

Rozbudowę portu w ramach narodowych planów gospodarczych, jego administrację i eksploatację wykonują użytkownicy portu pod nadzorem Szczecińskiego Urzędu Morskiego zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 6.

Sprawy sanitarne regulują odrębne przepisy.

Nadzór sanitarny sprawuje Państwowa Portowa Inspekcja Sanitarna i Kapitanat Portu Szczecin.

§ 7.

Władzą porządkową na obszarze portu Szczecin i trasy wodnej Świnoujście—Szczecin jest Szczeciński Urząd Morski, działający bezpośrednio bądź przez Kapitanat Portu Szczecin.

§ 8.

W razie popełnienia przestępstwa na terenie portu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin Kapitanat Portu Szczecin w miarę potrzeby wzywa pomocy organów milicji obywatelskiej lub innych organów bezpieczeństwa publicznego.

§ 9.

Funkcjonariusze Szczecińskiego Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu Szczecin mają w czasie prawnego wykonywania swych funkcji służbowych wstęp na statki, place, do magazynów oraz wszelkich innych urządzeń portowych. Funkcjonariusze ci w czasie pełnienia przez nich obowiązków służbowych noszą przepisowe umundurowanie.

§ 10.

Zarządzenia porządkowe Szczecińskiego Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu Szczecin winny być wykonywane bezzwłocznie lub w zakreślonym terminie, w zależności od tego, jaki obowiązek został nałożony. Nie wykonane zarządzenia tych władz niezależnie od ewentualnego postępowania karno-administracyjnego ulegają wykonaniu za pomocą odpowiednich środków przymusowych w trybie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu przymusowym w administracji (Dz.U.R.P. Nr 36, poz. 342).

§ 11.

Zażalenia na postępowanie Kapitanatu Portu Szczecin należy wnosić do Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

§ 12.

Od decyzji Szczecińskiego Urzędu Morskiego w sprawie głównej przysługuje stronie odwołanie do Ministerstwa Żeglugi w trybie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnym (Dz.U.R.P. Nr 36, poz. 341).

Wniesienie odwołania od decyzji Szczecińskiego Urzędu Morskiego nie wstrzymuje ich wykonania.

§ 13.

Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez statek jest kierownik statku, przez zakład pracy jego dyrektor lub kierownik właściwego oddziału zakładu pracy, odpowiedzialnym zaś za wyposażenie statku jest kierownik i użytkownik statku.

Powyższe ustalenia w zakresie ich własnej winy nie wykluczają możności pociągania również innych osób do odpowiedzialności karno-administracyjnej czy administracyjnej.

§ 14.

Kierownik statku, dyrektor względnie kierownik właściwego oddziału zakładu pracy — każdy w zakresie obowiązujących go przepisów — powinni pouczać członków załogi względnie podległych pracowników o obowiązku przestrzegania przepisów portowych.

§ 15.

Osoby, korzystające z portu i jego urządzeń, oraz przebywające na obszarze portu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin, obowiązane są do utrzymania porządku i zachowania potrzebnych środków ostrożności. Osoby te obowiązane są udzielać wszelkich koniecznych informacji i pomocy funkcjonariuszom Kapitanatu Portu Szczecin oraz użytkownikom portu przy wykonywaniu przez nich zadań służbowych.

§ 16.

Użytkownik nabrzeży eksploatowanych, obowiązany jest przydzielić bezpłatnie na żądanie Kapitanatu Portu pomieszczenie dla bosmana z telefonem, światłem, koniecznym umeblowaniem i ogrzewaniem w wyznaczonych przez ten kapitanat miejscach.

Zmiana użytkownika winna być zgłoszona w Kapitanacie Portu.

§ 17.

W rozumieniu niniejszego zarządzenia oznaczają:

a) obszar morskiego portu handlowego — obszar lądowy i wodny wewnętrzny jak i zewnętrzny (reda) morskiego portu handlowego,
b) statek — każde pływające urządzenie, używane w żegludze, poruszane bezpośrednio lub pośrednio siłą mięśni ludzkich, wiatru, prądu lub mechanizmu,
c) statek parowy — każdy statek o napędzie mechanicznym,
d) statek znajdujący się w ruchu — statek, który nie jest złączony jakimkolwiek urządzeniem z lądem lub dnem drogi wodnej i pozostaje pod działaniem maszyn, wiatru lub prądu,
e) tratwa — bierwiona (kloce) drewna odpowiednio powiązane i połączone celem spławu,
f) dzień — część doby od wschodu do zachodu słońca,
g) noc — część doby od zachodu do wschodu słońca,
h) zestaw holowniczy — każdy zestaw, składający się z jednego lub więcej obiektów lub tratew, ciągniony (holowany) lub pchany przez jeden lub więcej holowników,
i) statek o większym zanurzeniu — statek o zanurzeniu 6,10 m tj. 20 stóp i więcej,
k) prawa i lewa strona drogi wodnej — strona liczona od morza zgodnie z oznakowaniem,
l) prawo drogi — międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

Część II — Porządek ruchu statków

§ 18.

Statki, podchodzące z otwartego morza do redy w Świnoujściu, zatrzymują się na redzie i podnoszą swój sygnał rozpoznawczy, a w nocy podają swoją nazwę, odpowiednim środkiem sygnalizacji świetlnej, posługując się alfabetem Morse'a lub przez radio.

§ 19.

Statki w ruchu podnoszą na terenie portu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin bez względu na porę doby banderę lub flagę narodową.

Statki, stojące na kotwicy, wywieszają sygnały w myśl przepisów prawa drogi.

Statki, przechodzące obok punktów obserwacyjnych, winny przestrzegać wywieszonych sygnałów.

§ 20.

Specjalnego zezwolenia Kapitanatu Portu na wejście do portu, wyjście z portu i pobyt w nim potrzebują:

a) statki cieknące i statki z nienormalnym przechyłem,
b) statki z ograniczoną zdolnością manewrowania,
c) statki, na których wybuchł pożar,
d) statki specjalne jak doki, pontony, dźwigi pływające itd.,
e) statki, załadowane materiałami niebezpiecznymi,
f) statki, które w czasie podróży uległy awarii i których stan budzi zastrzeżenia,
g) statki o zanurzeniu większym niż 7,45 m to jest 24'6'',
h) statki, odbywające próbne podróże morskie,
i) holowane wraki oraz
k) inne statki na wyraźne żądanie Kapitanatu Portu.

Jeżeli powyższe właściwości nie zostały zgłoszone, a doszły do wiadomości Kapitanatu Portu w czasie postoju statku w porcie, Kapitanat Portu może usunąć statek na koszt i ryzyko armatora.

W wypadku uszkodzenia statku w czasie postoju w porcie, grożącego jego bezpieczeństwu żeglowności, Kapitanat Portu ma prawo zatrzymać statek.

§ 21.

Statki, do których skierowuje się statek z sygnałem „Z" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, winny zmniejszyć szybkość względnie zatrzymać się.

§ 22.

Statki w ruchu i przeholowywane muszą mieć na pokładzie kierownika i wymaganą ilość załogi, posiadającą odpowiednie kwalifikacje oraz zdolną do wykonania manewru.

Postanowienie powyższe nie narusza innych przepisów regulujących obsadę statku.

§ 23.

Statek, wychodzący z portu, ma pierwszeństwo przed statkiem wchodzącym.

Pierwszeństwo drogi przysługuje według następującej kolejności statkom:

a) mającym ograniczoną zdolność manewrowania wskutek uszkodzenia steru lub maszyn. Statki te noszą sygnał w myśl przepisów prawa drogi,
b) o większym zanurzeniu, które muszą iść środkiem toru wodnego. Statki te noszą poza przepisanymi światłami, w dzień jeden czarny walec a w nocy dwa światła białe, zawieszone nad mostkiem jedno nad drugim i widzialne dookoła, w bok od diametralnej statku,
c) pożarniczym i ratowniczym w drodze do pożaru lub wypadku. Statki te noszą w nocy trzy czerwone światła na maszcie jedno pod drugim, a w dzień dwie czerwone kule, podając przerywane sygnały krótkie oraz bijąc w dzwon,
d) idącym wzdłuż kanału przed statkiem idącym w poprzek,
e) zestawom holowniczym.

§ 24.

Na odcinku od główki mola wschodniego do budynku Kapitanatu Portu w Świnoujściu dozwolony jest dla statków o większym zanurzeniu lub długości powyżej 100 m ruch pojedynczy w jednym kierunku.

§ 25.

Statki, wchodzące do portu obowiązane są zatrzymać się na redzie, o ile na maszcie sygnałowym wywieszony jest sygnał zamknięcia portu tj. w dzień trzy czarne kule, a w nocy trzy czerwone światła zawieszone jedno pod drugim w odległości 1,5 m.

Statki, wychodzące z portu, zatrzymują się na sygnał w dzień dwie czarne kule, w nocy dwa czerwone światła, zawieszone jedno pod drugim w odległości 1,5 m na budynku Kapitanatu Portu w Świnoujściu.

§ 26.

Statki, mijające się, winny zejść każdy na swoją prawą stronę drogi wodnej, jeżeli nie ma przeszkód oczywistych.

§ 27.

Holowniki, łodzie i inne małe jednostki przy spotkaniu statków morskich względnie jednostek o większym zanurzeniu, winny usunąć się możliwie jak najbliżej brzegu.

§ 28.

Przed zakrętami i skrzyżowaniami dróg wodnych statki podają sygnał ostrzegawczy jeden długi (—) z odległości 200 — 400 m.

Wzbronione jest skracanie drogi w tych miejscach przez korzystanie z lewej strony drogi uczęszczanej.

§ 29.

Wyprzedzanie sie statków w wejściach portowych jest wzbronione. W kanałach portowych dozwolone jest ono w wypadku, jeżeli jeden ze statków lub obydwa mają zanurzenie mniejsze niż 3,75 m tj. 12' oraz istnieje znaczna różnica szybkości.

Na odcinku od Iny do Starej Swiny wyprzedzanie dozwolone jest dla statków, z których jeden ma zanurzenie mniejsze niż 5,71 m tj. 19' i istnieje znaczna różnica szybkości statków.

Statek, mający zamiar wyprzedzić inny statek, podaje sygnał „X" (— . .—). W odpowiedzi statek, który zezwala na wyprzedzanie podaje sygnał „C" (— . — .), jeżeli wymijanie ma nastąpić zgodnie z normalnym ruchem z jego lewej burty, sygnał „I" (. .), jeżeli wymijanie ma nastąpić z jego prawej burty.

Statek, który nie godzi się na wyprzedzanie go podaje cyfrę „6" (— . . . .).

Po wymianie sygnałów wyprzedzania i uzyskaniu zgody na wyprzedzenie obydwa statki (wyprzedzający i wyprzedzany) odpowiedzialne są za wykonywane manewry. Statek wyprzedzany powinien zejść możliwie najdalej z drogi i zmniejszyć szybkość do granic sterowności, zaś wyprzedzający przechodzić możliwie daleko od statku wyprzedzanego i w chwili przejścia zmniejszyć obroty maszyn.

Bezwzględnie wzbronione jest, aby w czasie wyprzedzania trzy statki lub więcej znalazły się obok siebie na torze wodnym.

Przepisy o wyprzedzaniu w kanałach portowych nie dotyczą holowników portowych, motorówek i statków pasażerskich w żegludze portowej i na wodach osłoniętych.

§ 30.

Przy mijaniu mostów statki, idące z prądem, mają pierwszeństwo przed statkami idącymi pod prąd.

Mosty należy mijać z zmniejszoną szybkością, a mosty zwodzone dopiero po zupełnym ich otwarciu i podaniu przez dozorcę sygnału wolnego przejścia.

W dzień opuszczona kula, w nocy czerwone i zielone światło oznacza przejście otwarte, podniesiona zaś w dzień kula i światło czerwone w nocy przejście zamknięte.

Statki, żądające otwarcia mostu, podają sygnał „M" (— —) syreną. Wzbronione jest przechodzenie pod mostami statków z przechyłem lub wystającymi poza burtę częściami.

Statkom, których wysokość najwyższych ich części jest mniejsza od prześwitu mostu zamkniętego, dozwolone jest przechodzenie w czasie zamknięcia mostu, powinny jednak po podniesieniu mostu ustępować z drogi w myśl przepisów innym statkom.

Statki, oczekujące przejścia pod mostami, stają zasadniczo co najmniej w odległości 150 m od mostu po prawej stronie toru, dając swobodne przejście statkom mijającym. W razie potrzeby statki takie cumują.

§ 31.

Posługiwanie się łodziami wiosłowymi dozwolone jest tylko za zgodą Kapitanatu Portu i w miejscach przez niego wyznaczonych.

Posługiwanie się żaglami w porcie jest w zasadzie wzbronione. Wyjątek stanowią jednostki sportowe i łodzie rybackie, które na poruszanie się w porcie muszą mieć zezwolenie Kapitanatu Portu. Nie mają one jednak prawa pierwszeństwa drogi.

§ 32.

Rzucanie i włóczenie kotwicy w miejscach przebiegu kabli jest wzbronione. Miejsca takie winny być oznaczone przepisowymi tablicami o rozmiarach 1,5 × 3 m z napisem „K A B E L" o wysokości liter 1 m. Tablice winny być ustawione w widocznym miejscu po obu końcach kabla i oświetlone w nocy. Tablice winny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 90⁰.

Używanie kotwicy na innych odcinkach dozwolone jest tylko za radą pilota względnie w razie nieodzownej potrzeby.

§ 33.

Statek, będący w ruchu na terenie portu, winien mieć w pogotowiu do rzucenia przynajmniej jedną kotwicę. Na dziobie winien znajdować się marynarz.

§ 34.

Przed mijaniem statków przy nabrzeżach, promów, dźwigów pływających, barek nurkowych i tym podobnych, należy wcześnie zmniejszyć szybkość by nie spowodować uszkodzenia ich powstałą falą.

§ 35.

Wszelkie zestawy holownicze jak również inne jednostki zobowiązane są przed rozpoczęciem rejsu zgłaszać swe wyjście w Kapitanacie Portu

§ 36.

Dopuszczalna maksymalna szybkość na poszczególnych odcinkach wynosi:

1) na redzie 8 mil morskich, dla statków poniżej 10' zanurzenia 12 mil morskich,

		Zanurzenie	Szybkość
2) Swinoujście z redy do południowego krańca półwyspu Kosa)	do	10'	7 Mm/godz
	do	20'	5 Mm/godz
	ponad	20'	3 Mm/godz
3) Kanał Piastowski Nurt Mieleński	do	20'	7 Mm/godz
	ponad	20'	5 Mm/godz
4) Zalew	do	10'	12 Mm/godz
	do	20'	10 Mm/godz
	ponad	20'	7 Mm/godz
5) Wyspa nawigacyjna Mańków	do	10'	10 Mm/godz
	do	20'	7 Mm/godz
	ponad	20'	5 Mm/godz
6) Mańków — Ina	do	20'	10 Mm/godz
	ponad	20'	7 Mm/godz
7) Od Iny port właściwy	do	20'	7 Mm/godz
	ponad	20'	5 Mm/godz
8) Rzeki Parnica, Duńczyca Odra od Stoczni do mostu	do	10'	5 Mm/godz
	do	20'	3 Mm/godz
9) Kanały Grabowski, Dębicki Przemysłowy	ponad	20'	na holu jeżeli przejście ma się odbyć na odległość większą niż 300 m.

Na odcinku reda — Kanał Piastowski włącznie, o ile prąd ma szybkość większą jak 1,5 mili morskiej na godzinę statki idące z prądem, winny iść z szybkością mniejszą jak wymienione statki, idące pod prąd, które mogą iść z szybkością większą, jednakże nie przekraczając 7 mil morskich na godzinę.

Wyjątek stanowią statki o zanurzeniu poniżej 10'.

Wymienione wyżej maksymalne szybkości dozwolone są podczas widoczności nie poniżej 1,5 mili morskiej i przy dobrze funkcjonujących urządzeniach sterowych.

Również, jeżeli warunki wymagają zbliżenia się do brzegu na odległość mniejszą od $1/3$ szerokości kanału, należy odpowiednio zmniejszyć szybkość.

Kapitan statku jest odpowiedzialny za wszelkie szkody wyrządzone nadmierną szybkością.

§ 37.

Pogłębiarki w czasie pracy obowiązane są podnieść w dzień po stronie wolnej od przejścia biały romb między dwoma czerwonymi kulami a w nocy światło czerwone, białe, czerwone, zawieszone jedno nad drugim. Statki, podchodzące do pogłębiarek na trasie, winny w odległości ca 500 m dać sygnał jeden długi ostrzegawczy, na co pogłębiarka odpowiada sygnałem jeden długi i jeden krótki (— .), jeżeli schodzi na prawą stronę toru wodnego, jeden długi i dwa krótkie (— . .), jeżeli schodzi na lewą stronę toru wodnego.

Pogłębiarka, która nie godzi się na wymijanie podaje, jak w § 29 cyfrę „6" (— . . . .).

§ 38.

Zatrzymywanie się i zakotwiczenie statku na drogach wodnych poza redą jest zabronione. Dla postoju poza drogą wodną statek powinien obrać takie miejsce do rzucenia kotwicy, aby nie mógł być zepchnięty na drogę wodną.

Jeżeli statek z powodu mgły, niedostatecznej widoczności, wypadku albo innych przymusowych okoliczności zatrzymać się musi na drodze wodnej zakotwiczenie powinno nastąpić na skraju drogi możliwie najdalej, jak tylko pozwalają na to warunki nawigacyjne.

Postanowienia powyższe nie mają zastosowania do pogłębiarek i przynależnych do nich szaland, pracujących na drogach wodnych. Powinny one być jednak usunięte po ukończonej pracy, a co najmniej odstawione na skraj drogi wodnej.

Czas i miejsce pracy pogłębiarek muszą być uzgodnione z Kapitanatem Portu.

§ 39.

Wzbronione jest mocowanie statków do znaków nawigacyjnych i innych urządzeń do mocowania nie przeznaczonych, jak również dokonywanie przez osoby nieupoważnione zmian w istniejących urządzeniach i znakach nawigacyjnych lądowych jak i pływających.

Jednostki pływające i osoby, które ujawniły istnienie jakichkolwiek nieoznakowanych podwodnych przeszkód nawigacyjnych, winny niezwłocznie powiadomić o tym Kapitanat Portu, podając bliższe określenie miejsca położenia przeszkody.

§ 40.

Tratwy na obszarze portu muszą być holowane przez holowniki.

Poszczególne drewna muszą być między sobą mocno powiązane.

Każda tratwa winna być zaopatrzona w przepisany sprzęt i w czasie holowania winna jej towarzyszyć łódź.

Na tratwach długości do 20 m winna znajdować się jedna osoba, do 50 m dwie osoby a ponad tę długość trzy osoby, biegłe w prowadzeniu tratew.

Tratwy mogą być holowane za zezwoleniem i na warunkach określonych przez Kapitanat Portu.

W nocy muszą one być oświetlone z tyłu trzema białymi światłami obok siebie a odległymi 1,5 m. Skrajne światła winny być umieszczone na wysokości 1,5 m, a środkowe 3 m. W dzień na końcu tratwy winna być umieszczona czerwona chorągiewka na wysokości 1,5 m.

§ 41.

Ruch statków na odcinku Odry między Stocznią a wyspą Gryfią jest zasadniczo zamknięty. W wyjątkowych wypadkach zezwolenie udziela Kapitanat Portu.

§ 42.

Poruszanie się statków handlowych i wszystkich innych oprócz wojennych na obszarze, objętym niniejszym rozporządzeniem, dozwolone jest, jeżeli kierownik i mechanik posiadają urzędowy dowód, uprawniający ich do wykonywania czynności oraz wymaganą ilość wykwalifikowanej załogi, zdolnej do wykonania manewru.

§ 43.

W okresie lodów w zasadzie mają prawo poruszać się na terenie trasy wodnej i portu jedynie jednostki, posiadające certyfikat lodowy.

W pracy z lodołamaczami na trasie i w porcie obowiązują następujące sygnały:

„M" (— —) — utknąłem w lodzie
„Y" (—. — —) — porozumienie między lodołamaczami
„0" (zero) (— — — — —) — przerwa w dalszej podróży w oczekiwaniu lepszych warunków
„R" (. — .) — obsadzić radiostację
oraz sygnały holownicze.

§ 44.

Statki, wyposażone w urządzenia radiotelegraficzne i radiotelefoniczne, mają obowiązek stosowania się do przepisów o służbie radiowej stacji ruchomych w portach, na wodach i nad wodami terytorialnymi (Dz. U. R. P. z roku 1930 Nr 87, poz. 682).

Część III — Pilotaż

§ 45.

Statki o pojemności 100 ton rej. netto i więcej, wchodzące do portu lub wychodzące z portu albo przebywające na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin, jak również zmieniające miejsce postoju wewnątrz portu przy pomocy maszyn lub bez maszyn, o ile zachodzi wypadek całkowitego odcumowania, obowiązane są korzystać z usług pilota.

Wzięcie holownika względnie holowników nie zwalnia statku od obowiązku korzystania z usług pilota. W porze nocnej wszystkie statki handlowe obowiązane są korzystać z usług pilota.

§ 46.

Bez względu na tonaż i zanurzenie obowiązane są korzystać z usług pilota statki wymienione w § 20.

§ 47.

Kapitanat Portu ma prawo nakazać wzięcie pilota wszystkim statkom niezależnie od tonażu, zwolnienia w myśl § 49 niniejszego rozporządzenia i rodzaju manewru.

§ 48.

Za korzystanie z usług pilota pobiera się opłaty według ustalonej taryfy.

§ 49.

Od obowiązku korzystania z usług pilota zwolnione są:

a) polskie okręty wojenne, statki pomocnicze marynarki wojennej oraz statki handlowe, będące w służbie marynarki wojennej, o ile ich kierownikami są oficerowie marynarki wojennej,
b) statki administracji morskiej,
c) statki ochrony celnej i granicznej,
d) statki do 1500 BRT służące do celów budowy i odbudowy portu Szczecin i jego urządzeń,
e) statki szkolne, o ile nie służą jednocześnie do celów zarobkowych,
f) jachty krajowe, jeżeli wykażą się przynależnością do WKKF,
g) statki parowe, lichtugi morskie i inne kryte statki, których portami macierzystymi są porty Zalewu Szczecińskiego,
h) polskie holowniki, lichtugi i barki portowe, kursujące między portami polskimi, o ile ich kierownicy wykażą się co najmniej 6-miesięczną praktyką oficerską nieprzerwanego pływania na tych liniach,
i) statki rybackie, wykonywujące rybołówstwo przybrzeżne,
k) statki, zmieniające miejsce postoju na redzie,
l) statki, mające jednorazowe zezwolenie Kapitanatu Portu.

§ 50.

Na wniosek osób zainteresowanych mogą być zwolnieni przez Szczeciński Urząd Morski od obowiązku przyjmowania pilota na przeciąg jednego roku na danym statku kapitanowie, którzy:

a) złożyli w Kapitanacie Portu Szczecin przed komisją egzaminacyjną egzamin pilotowy według ustalonego programu,
b) wykażą się odbyciem co najmniej 20 rejsów do Szczecina w charakterze stałego kapitana statku.

Dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego wyznacza skład komisji pod przewodnictwem Kapitana Portu. Okoliczność odbycia rejsów stwierdza Kapitanat Portu.

§ 51.

Statki na redzie wzywają pilota:

a) **w dzień**
   1) za pomocą bandery handlowej z białym obramowaniem,

2) za pomocą sygnałów „G“ lub „PT“ według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,
3) w razie nieprzejrzystej pogody za pomocą sygnału akustycznego „G“ (——.).

b) **w nocy**

1) za pomocą niebieskiego światła pirotechnicznego zapalanego co 15 minut,
2) za pomocą jasnego światła białego, pokazywanego wielokrotnie przez 5 sekund z przerwami 2 sekund,
3) za pomocą nadawania światłem według alfabetu Morse'a „PT“,
4) za pomocą sygnału akustycznego jak w dzień pod punktem 3.

§ 52.

Statek prowadzony przez pilota, podnosi w dzień flagę „H“ według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, a w razie zdjęcia pilota opuszcza tę flagę.

§ 53.

Kapitanat Portu przydziela pilota do wyprowadzenia statku z portu lub do zmiany miejsca postoju wewnątrz portu na pisemne, ustne lub telefoniczne wezwanie kierownictwa statku względnie maklera.

W razie nie korzystania z usług pilota, mimo zamówienia, współodpowiedzialnym obok kapitana statku staje się zamawiający.

§ 54.

Zamówienie pilota powinno nastąpić co najmniej na 2 godziny naprzód z dokładnym podaniem godziny, na którą jest on potrzebny.

§ 55.

W celu umożliwienia pilotowi bezpiecznego wejścia na statek, mający być pilotowanym, kierownik statku musi zmniejszyć szybkość lub w ogóle statek zatrzymać i odpowiednio ustawić go do fali w zależności od okoliczności.

Poza tym kierownik statku musi przygotować odpowiednio mocną drabinkę zaburtową, zgodnie z wymaganiami międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (rok 1948) dla bezpiecznego przyjęcia lub zdania pilota i mieć w pogotowiu koło ratunkowe z rzutką. W nocy drabina zaburtowa winna być oświetlona, a podczas trwania mrozów oczyszczona z lodu.

§ 56.

Pilot ma prawo odmówić wykonania usług w wypadku:

a) jeżeli statek ma zanurzenie większe, aniżeli na bezpieczną żeglugę pozwala głębokość portu,
b) jeżeli statek nie ma pełnej zdolności żeglugowej i manewrowej,
c) jeżeli statkowi grozi zatonięcie,
d) jeżeli statek nie ma wystarczającej i zdolnej do wykonania manewru załogi.

W tych wypadkach pilot obowiązany jest do natychmiastowego zawiadomienia Kapitanatu Portu.

§ 57.

Statki, zwolnione od obowiązku przyjmowania pilota według przepisów §§ 49 i 50 niniejszego zarządzenia, podnoszą:

a) **w dzień** — na przednim maszcie trzecią flagę zastępczą według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,
b) **w nocy** — jedno światło białe nad mostkiem dookoła widzialne, zawieszone przynajmniej metr od diametralnej statku.

§ 58.

O ile pilot z powodu złych warunków atmosferycznych nie może wejść na statek, mający być pilotowany, statek pilotowy podnosi względnie nadaje:

a) **w dzień** — pierwszą flagę zastępczą według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,
b) **w nocy** — cztery długie znaki (————) syreną lub światłem i wprowadza go do awanportu, gdzie pilot wchodzi na statek.

Statki bez pilota na pokładzie idą w ślad statku pilotowego w odstępach 100 do 200 m.

§ 59.

Kierownik statku obowiązany jest udzielić pilotowi bez wezwania wyczerpujących danych o pojemności statku, jego zanurzeniu i jego właściwościach manewrowych, jego maszynie, rodzaju ładunku, o ilości załogi i pasażerów oraz o ich stanie zdrowotnym, a nadto udzielić odpowiedzi na wszystkie zapytania, które dotyczyć mogą służby pilotowej i w razie żądania okazać dokumenty.

§ 60.

Pilot służy kapitanowi statku radą, doświadczeniem i znajomością wód portowych i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

Podczas obecności pilota na statku pilotowanym kierownik statku winien znajdować się na mostku, by kierować statkiem.

Za zgodą kierownika statku pilot może wydawać bezpośrednie rozkazy manewrowe, odpowiedzialnym jednak za kierownictwo statku pozostaje kierownik statku pilotowanego, który może na własną odpowiedzialność nie wykonać zarządzeń pilota i wykonać takie manewry, które uważa za stosowne.

Kierownik statku obowiązany jest jednak wykonać wszelkie zarządzenia pilota w zakresie przepisów porządkowo-portowych, celnych i sanitarnych.

W wypadku, gdy kierownik statku odmawia wykonania zarządzeń pilota w tym zakresie, pilot informuje go o skutkach nieprzestrzegania przepisów i ogranicza się do porad nawigacyjnych, o ile to nie zagraża bezpieczeństwu portu.

O wszelkich wypadkach zawiadamia pilot Kapitanat Portu.

§ 61.

Prowadzenie statków przez pilotów następuje w zasadzie od boi 8 w Świnoujściu.

Statki żądające pilota z dalszej odległości płacą dodatkowo ustalone stawki.

§ 62.

Po ukończeniu czynności swej pilot przedkłada kierownikowi statku kwit pilota według ustalonego wzoru, celem wypełnienia i podpisania go przez kierownika statku.

§ 63.

Zejście pilota ze statku pilotowanego sygnalizuje się opuszczeniem flagi „H“ według księgi międzynarodowych sygnałów morskich. Pilot wzywa kuter pilotowy, celem zdjęcia go ze statku w porcie sygnałem „HT“ (....—) lub na redzie sygnałem „H“ (....).

Część IV. Obowiązek posługiwania się holownikami

§ 64.

Statki powyżej 1500 BRT i statki bez względu na ich pojemność powyżej 19' zanurzenia muszą w porcie posługiwać się pomocą holownika.

Statki puste o tonażu poniżej 1500 BRT przy sile wiatru 4 i więcej według skali Beauforta, statki powyżej 100 m długości oraz statki, idące z prądem pod mostami, winny posługiwać się holownikami.

Statki o mniejszym tonażu względnie mniejszym zanurzeniu winny na wezwanie Kapitanatu Portu lub pilota posługiwać się pomocą holownika szczególnie w wypadku, gdy manewr statkiem naraża na niebezpieczeństwo którąkolwiek z jednostek pływających, nabrzeże lub urządzenie portowe, gdy wstrzymuje względnie utrudnia ruch lub manewry innych statków, czy je zbytnio przedłuża.

Celem wezwania holownika statki podają sygnał “K“ (—.—). Holownik potwierdza przyjęcie i umocowanie holu sygnałem syreną „N“ (—.).

Rozkaz rzucenia holu podaje się sygnałem „L" (.—..). Celem zmniejszenia szybkości holowania podaje się sygnał „sześć krótkich" (......) a celem zwiększenia sygnał „A" (.—). Holowniki winny sygnał powtórzyć.

§ 65.

Lina holownicza w porcie w zasadzie nie powinna przekraczać 30 m między rufą holownika a dziobem jednostki holowanej.

§ 66.

Pomocą przynajmniej dwóch holowników obowiązany jest posługiwać się statek o tonażu ponad 4.000 BRT lub o długości ponad 110 m oraz statki bez własnego napędu ponad 500 BRT.

Jeżeli jednostka holowana nie ma steru, holownik winien mocować się, o ile warunki nawigacyjne na to zezwalają, swą burtą do holowanej jednostki.

§ 67.

Szybkość zestawu holowniczego w porcie nie może przekraczać 3-ch mil morskich na godzinę.

Jeżeli holowanie musi się odbyć w nocy lub przy sile wiatru, przekraczającym 3° według skali Beauforta, zezwolenie na holowanie wydaje Kapitanat Portu, który ponadto może zarządzić przymus pilotowania.

§ 68.

Podczas trwania holowania jednostki morskiej oraz doków, odpowiedzialny za zestaw holowniczy jest kierownik jednostki holowanej, w innych zaś wypadkach kierownik holownika względnie kierownik jednego z holowników.

§ 69.

Każdy holownik, wykonywujący pracę holowniczą na obszarze portu, winien być zaopatrzony przy haku holowniczym w dobrze funkcjonujące urządzenie ześlizgowe, obsługiwane z mostku a umożliwiające zluzowanie liny holowniczej nawet w wypadku gdy ona jest naprężona.

Wyjątki od powyższej zasady dopuszczalne są za zgodą Kapitanatu Portu.

§ 70.

Wzbronione jest porzucenie przez statek holujący jednostki holowanej przed jej zacumowaniem.

W razie awarii lub pęknięcia liny zestaw holowniczy winien jak najszybciej ustąpić z drogi uczęszczanej, a holownik nie może jednostki holowanej opuścić, zanim ona nie zostanie bezpiecznie umocowana.

§ 71.

Na każdym statku holowanym musi być ustanowiony kierownik, uprawniony do prowadzenia statku i musi znajdować się przy sterze, o ile obecność jego nie jest wymagana gdzie indziej.

Statki holowane burta do burty mogą mieć jednego kierownika dla dwóch statków odpowiedzialnego za obydwa statki.

W razie, gdy statek holowany steru nie posiada, kierownik znajdować się winien na dziobie statku.

Powyższe nie odnosi się do statków morskich, mających załogę i pilota.

§ 72.

Holowanie więcej niż jednej jednostki dopuszczalne jest wyłącznie za zezwoleniem Kapitanatu Portu.

Holowanie jednostek przez statki towarowe i pasażerskie jest wzbronione.

Holowanie jednostek przez holowniki, których portem macierzystym nie jest Szczecin, dopuszczalne jest jedynie za zezwoleniem Kapitanatu Portu.

Holowanie przez holowniki zagraniczne dozwolone jest tylko za zezwoleniem Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

Jednostka ratownicza, idąca z morza ze statkiem na holu, musi przez radio lub za pomocą innego sygnału wezwać drugi holownik.

§ 73.

Poruszanie się jednostek bez własnego napędu na terenie portu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin bez holownika jest wzbronione.

§ 74.

Większe zestawy holownicze winny być rozwiązane przed wejściem na teren portu w miejscach wyznaczonych przez Kapitanat Portu.

Zestawy holownicze w porcie nie powinny przekraczać 200 m licząc od dziobu holownika do rufy ostatniej jednostki holowanej.

Odstępy między rufą poprzedniej jednostki a dziobem następnej nie mogą być większe niż 30 m.

Odstępy między dwoma zestawami holowniczymi nie mogą być mniejsze niż 1000 m.

Zestawy holownicze winny posuwać się z umiarkowaną szybkością nie dalej jak $1/3$ szerokości od prawego brzegu kanału.

W razie złej pogody lub bocznego wiatru oraz w nocy, Kapitanat Portu może zabronić holowania nawet zestawu, składającego się z holownika i jednej jednostki, lub zarządzić przymus pilotowania.

§ 75.

Barki idące tranzytem z Regalicy na Zalew Szczeciński względnie odwrotnie winny przechodzić przez jezioro Dąbskie, Iński Nurt i dalej zachodnią stroną Odry przez Ciasny Nurt, Wąski Nurt do Trzebieży. Zestawy holownicze, wychodzące z portu szczecińskiego, zaczynają lewostronny ruch od początku wyspy Czajczej przez przesmyk Skolwiński i Ciasny Nurt.

Przecięcie toru wodnego z prawej strony na lewą dozwolone jest jedynie przed wyspą Czajczą i Ińskim Nurtem a z lewej strony na prawą w nabieżniku wyjściowym z Trzebieży na Zalew.

§ 76.

Barki idące do portu lub w tranzycie winny być zgłoszone przez kierownika zestawu wraz z odpowiednimi dokumentami na punktach kontrolnych Kapitanatu Portu.

Część V Porządek postoju w porcie

§ 77.

Wejście statku do portu powinno być w zasadzie zgłaszane na 24 godziny przed jego przybyciem na redę, aby otrzymać na czas pilota.

§ 78.

Najpóźniej w ciągu 3 godzin po odprawie statku kapitan względnie jego przedstawiciel powinien złożyć w Kapitanacie Portu certyfikat okrętowy, świadectwo pomiarowe, spis załogi, manifest ładunkowy oraz listę pasażerów z podaniem ich przynależności państwowej.

§ 79.

Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po uzyskaniu zezwolenia Kapitanatu Portu oraz zgody organu kontroli granicznej.

Przed wyjściem statku z portu kierownik jego względnie makler obowiązany jest złożyć w Kapitanacie Portu zgłoszenie wyjścia, odpis manifestu towarów załadowanych, listę pasażerów, przyjętych w porcie na statek oraz zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych.

Wyjątek od przedkładania zaświadczenia o uiszczeniu opłat portowych stanowią statki polskie oraz statki, klarowane przez polskie przedsiębiorstwo maklerskie, które ponosi odpowiedzialność za uiszczenie tych należności.

Wyżej wymienione zgłoszenie składa według ustalonego wzoru i podpisuje kapitan statku lub jego upoważniony zastępca, odpowiedzialny za prawdziwość swoich zeznań.

Polskie statki handlowe wchodzące do portu obowiązane są złożyć ponadto w Kapitanacie Portu świadectwo bezpieczeństwa oraz spis załogi.

§ 80.

W dniu wyjścia statek powinien wywiesić flagę „P" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich. Flagę wywiesza się od wschodu do zachodu słońca.

§ 81.

Pobyt w porcie i mieście portowym załogi i pasażerów cudzoziemców regulują odrębne przepisy.

§ 82.

Zwolnione częściowo lub całkowicie od zgłaszania w myśl § 77 i przedkładania dokumentów wymienionych w § 79 niniejszego zarządzenia są:

a) statki wojenne,
b) statki ratownicze i pożarnicze, działające w ramach akcji swego przeznaczenia,
c) polskie statki żeglugi przybrzeżnej, uprawiające regularną żeglugę według zgłoszonych rozkładów jazdy w obrębie Zalewu Szczecińskiego,
d) holowniki portowe na obszarze wód portowych,
e) krajowe statki sportowe, należące do rejestrowanych zrzeszeń sportowych, nie opuszczające jednak wód Zalewu Szczecińskiego.

§ 83.

Kapitan Portu winien zabronić wyjścia statkom przeładowanym lub wykazującym niebezpieczny przechył oraz statkom, które na podstawie przeprowadzonej inspekcji lub z powodu doznanej awarii nie posiadają zdolności żeglugowej do chwili ich odładowania, wyrównania ładunku względnie przedstawienia certyfikatu żeglowności, wydanego przez towarzystwo klasyfikacyjne.

§ 84.

Miejsce postoju jednostek pływających przy nabrzeżu wyznacza Kapitanat Portu.

§ 85.

Przed podejściem statku do wyznaczonego miejsca postoju, wszystkie ruchome dźwigi, znajdujące się w tym miejscu lub w pobliżu, winny być usunięte na bezpieczne pozycje.

Statek oznajmia swe podejście sygnałem „BT" (—...—), na co bosman na nabrzeżu wskazuje miejsce dobicia w dzień chorągiewką, w nocy latarką.

§ 86.

Każda jednostka winna zająć wskazane miejsce i nie może go zmieniać bez zgody Kapitanatu Portu.

Kapitanat Portu może każdej chwili zarządzić zmianę miejsca postoju z ważnych powodów.

Wszelkie koszty z tym związane obciążają statek, co nie wyklucza odmiennych postanowień umownych między stronami, zawierającymi umowę o przewóz.

§ 87.

Przycumowanie statku powinno być wykonane w sposób należyty i bezpieczny dla statku, ruchu i urządzeń portowych.

Użyte liny winny być należycie mocne i w razie potrzeby wzmocnione.

Cumy wolno nakładać tylko na słupy, polery i pierścienie do tego przeznaczone i w ten sposób, żeby je można było w razie potrzeby łatwo zrzucić.

§ 88.

Statek winien w zależności od stanu wody lub załadowania liny skracać lub luzować, aby uniknąć zbytniego nadwyrężenia stoisk cumowniczych względnie uszkodzenia nabrzeża.

§ 89.

Rozpinanie lin w poprzek kanału lub basenu portowego może być stosowane tylko w razie nieodzownej potrzeby oraz po uzyskaniu zezwolenia Kapitanatu Portu.

Rozpięte liny muszą być oznaczone w dzień czerwoną chorągiewką, a w nocy czerwonym światłem. Na żądanie względnie przy zbliżeniu się statku liny winny być opuszczone całkowicie na dno, a w razie złej widoczności całkowicie zdjęte.

§ 90.

W wyjątkowych wypadkach statki mogą być ustawione jeden do burty drugiego. Wówczas statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na należyte zacumowanie na nim lin statku dostawionego.

§ 91.

Na czas postoju w porcie statek obowiązany jest nałożyć na cumy tarcze ochronne przeciw szczurom.

Kapitanat Portu może niektóre statki zwolnić od tego obowiązku.

§ 92.

Przedsiębiorstwo, któremu podlega cumownictwo, jest odpowiedzialne za dostarczenie do cumowania statków odpowiedniej ilości obznajmionych z pracą cumowników zaopatrzonych w odpowiedni sprzęt.

Statki do 500 BRT musi obsługiwać co najmniej jeden cumownik, od 500 BRT co najmniej dwóch cumowników, ponad 4.000 BRT co najmniej czterech cumowników.

W szczególnym wypadku Kapitanat Portu może zarządzić zwiększenie ilości cumowników.

Statki ponad 4.000 BRT oraz wszystkie mocujące się do dalb lub beczek winny być cumowane przy pomocy łodzi cumowniczych. Statki poniżej 100 NRT nie podlegają obowiązkowi cumowania przez cumowników portowych.

§ 93.

Po przycumowaniu należy na statku usunąć i wprowadzić do wewnątrz burty wszelkie przeszkody wolnego poruszania się dźwigu wzdłuż burty statku.

Kotwice admiralicji winny być złożone na pokładzie, patentowe zaś wciągnięte do kluz.

Części statku, jak i urządzeń portowych, wystające poza burtę lub nabrzeże, winny być oznaczone czerwoną chorągiewką, a w nocy światłem białym widocznym dookoła.

§ 94.

Przy dochodzeniu do nabrzeża statek obowiązany jest zasłonić rury wylotowe i ścieki, by nie uszkodzić względnie nie zabrudzić nabrzeża lub osób, znajdujących się w pobliżu.

§ 95.

Każdy statek, stojący przy nabrzeżu, powinien mieć stałe i dostatecznie zabezpieczone oraz mocne połączenie z lądem w postaci trapu lub kładki.

Połączenie to winno być zaopatrzone w poręcz lub dwie liny przynajmniej z jednej strony nie niżej jak 80 cm od podłogi trapu. Kładki winny mieć listwy zamiast stopni. Koniec trapu spoczywający na lądzie winien być pomalowany na biało.

Na statkach pasażerskich poręcz musi być obustronna.

Przy wejściu na statek powinno być zawieszone koło ratunkowe z rzutką przepisanej długości.

W nocy wejście na statek musi być oświetlone, a podczas gołoledzi posypane solą, popiołem lub piaskiem.

§ 96.

W wypadku postawienia jednego statku obok drugiego statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać pomoc przy urządzeniu odpowiedniego miejsca do przechodzenia lub przenoszenia towaru.

§ 97.

Podczas przerwy w pracy ładunkowej na statku ładownie winny być nakryte względnie ogrodzone na wysokość 80 cm od pokładu. Zabronione jest zakrywanie ładowni samym brezentem płasko bez zabezpieczenia.

§ 98.

W czasie postoju statku w porcie winien znajdować się na nim kierownik lub wyznaczony przez kierownika za-

stępca i odpowiednia ilość załogi dla wykonania zarządzeń, wydanych przez Kapitanat Portu.

Na statkach pod parą musi znajdować się dodatkowo osoba, posiadająca kwalifikacje w zakresie obsługi kotłów.

Każdy statek musi być dozorowany w nocy przynajmniej przez jednego marynarza. Za zezwoleniem Kapitanatu Portu dopuszczalne jest pilnowanie kilku statków mniejszych, stojących w pobliżu, przez jednego marynarza.

Dozorujący marynarz winien wykazać się przynajmniej 12-to miesięczną praktyką pokładową.

§ 99.

Wzbronione jest wytwarzanie przez statek nadmiernej ilości dymu, utrudniającego ruch statków lub pobyt w porcie.

§ 100.

Postój barek w porcie dozwolony jest w miejscach, wyznaczonych przez Kapitanat Portu.

Ilość barek, stojących obok siebie, nie może ograniczać ruchu na drodze wodnej, uczęszczanej przez statki.

§ 101.

Kanał Dębicki, Górnośląski, Parnica i Duńczyca nie mogą być zajęte w pasie szerszym niż 26 m, licząc od zewnętrznej burty statku lub barki do nabrzeża. Wyjątki od powyższej zasady dopuszczalne są za zgodą Kapitanatu Portu.

Stawianie barek do statków pod za — lub wyładunek bez zezwolenia Kapitanatu Portu dopuszczalne jest tylko na jedną szerokość.

§ 102.

Statki pasażerskie mogą dawać sygnał odejścia tylko za pomocą dzwonu. Używanie gwizdka, syreny lub rogu mgłowego poza przepisowymi sygnałami jest wzbronione.

§ 103

Poruszanie śrub okrętowych przy nabrzeżach dozwolone jest jedynie celem nagrzania maszyny lub jej wypróbowania.

Poruszanie śrub winno się odbywać przy najmniejszych obrotach.

Przy statkach dwuśrubowych winien być umieszczony na tablicach napis ostrzegawczy, zawieszony po obu stronach rufy.

Przed obracaniem śrubą okrętową należy sprawdzić, czy nie znajduje się ktoś w pobliżu śruby.

Podczas próby maszyn powinien znajdować się na pokładzie oficer pokładowy, odpowiedzialny za bezpieczeństwo, który w razie zbliżenia się kogokolwiek do śruby względnie w razie innego niebezpieczeństwa musi natychmiast zatrzymać obroty maszyn.

§ 104.

Światła na statku, znajdującym się na terenie portu, poza światłami obowiązującymi w myśl przepisów prawa drogi oraz światła na lądzie, nie służące do celów nawigacyjnych, winny być przysłonięte, aby wykluczały możliwość powstania pomyłek co do ich znaczenia i nie były przeszkodą w żegludze.

Używanie reflektorów dozwolone jest tylko statkom, pełniącym specjalną służbę państwową oraz statkom ratowniczym w akcji. Statki te nie mogą oślepiać statków w ruchu.

§ 105.

Statki, sprawdzające lub poprawiające przyrządy nawigacyjne na redzie lub na wodach portowych, podnoszą w dzień flagi „JI" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich w miejscu najlepiej widocznym, a w nocy ruchome w linii pionowej światło białe w czasie zbliżania się innego statku.

Statki wykonujące próbę szybkości podnoszą w dzień flagę „A" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, a w nocy światła jak wyżej. Powyższe czynności może wykonywać statek na wodach portowych jedynie za zgodą Kapitanatu Portu i w miejscach przez niego wyznaczonych.

§ 106.

Statki, stojące przy nabrzeżu, dalbach itp. noszą w nocy od strony zewnętrznej białe światła.

Statki do 45 m długości noszą jedno światło zawieszone w środku statku na burcie, statki ponad 45 m dwa światła jedno na dziobie, drugie na rufie na prostej linii burty na wysokości pokładu.

Jeżeli część statku, stojącego przy nabrzeżu, wystaje poza długość nabrzeża, statek winien dodatkowo wywiesić białe światło na najdalej wysuniętej części.

Z kilku statków stojących obok siebie przy nabrzeżu oświetla burtę statek zewnętrzny.

Część VI. — Przeładunek towarów, bezpieczeństwo pracy i ruchu lądowego

§ 107.

W zakresie bezpieczeństwa ruchu i ochrony pracy przy przewozie, przeładunku lub magazynowania materiałów niebezpiecznych i szkodliwych obowiązują przepisy Uchwały Prezydium Rządu z dnia 4 października 1950 r. (Monitor Polski Nr A 109, poz. 1373).

Kierownicy statków i ich załogi, Zarząd Portu oraz inne zakłady pracy obowiązane są do udzielania pomocy organom inspekcji i ochrony bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu przez nich czynności urzędowych.

§ 108.

Przeładunków wolno dokonywać tylko za pośrednictwem fachowych przedsiębiorstw, posługując się kwalifikowanymi robotnikami portowymi.

§ 109.

Za- i wyładowywanie towarów winny się odbywać w miejscach do tego wyznaczonych. Wykonywanie czynności ładunkowych w innych miejscach wymaga zezwolenia Kapitanatu Portu.

Użyte do przeładunku urządzenia muszą być odpowiednio do tego celu przystosowane tak, ażeby towary przeładowywane nie wpadały do wody. Materiały, pochodzące z przeładunku, a pływające po wodzie załadowca obowiązany jest natychmiast usunąć.

Podczas przeładunku materiału sypkiego lub w kawałkach (zboże, piasek, piryty, żużel, kamienie, złom, ruda, węgiel, koks itp.) należy między nabrzeżem a statkiem zastosować środki, zapobiegające przesypywaniu się lub wpadaniu materiału do wody.

Podczas przeładunku należy stale usuwać z torów kolejowych odpadki.

Staczanie i wleczenie materiałów po ścianach nabrzeża i pomostów przeładunkowych oraz przetaczanie towarów przez krawężnik nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia tych urządzeń przed uszkodzeniem jest wzbronione.

Po zakończeniu czynności ładunkowych przeładowca obowiązany jest sprzątnąć natychmiast w miejscu przeładunku pozostałości towaru i odpadków.

§ 110.

Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem za — i wyładowania statków zarówno co do sposobu umocowania ładunku jak i dopuszczalnej ilości ładunku.

§ 111.

Ładunki mogą być składowane tylko w magazynach, na placach składowych i nabrzeżach przeznaczonych do tego celu.

Składowanie ładunku na otwartych przystaniach, nabrzeżach uzbrojonych w dźwigi i tory kolejowe, na pomostach ładunkowych, rampach magazynowych i torach kolejowych jest wzbronione.

W miejscach nieuzbrojonych w tory mogą być przejściowo składowane ładunki za zezwoleniem Kapitanatu Portu, jednak na okres nie dłuższy niż tego wymaga przeładunek.

Z braku odmiennych zarządzeń odstęp od miejsca składowanych materiałów do skraju nabrzeża i przystani winien wynosić od strony wody co najmniej 2 m, przy czym do przyrządów cumowniczych (polery, pierścienie) musi być zapewniony swobodny dostęp, aby w każdej chwili można było bez przeszkód cumować statek.

§ 112.

Magazyny, nabrzeża i place składowe nie mogą być obciążane ponad dozwoloną granicę nośności.

W każdym miejscu, gdzie składowany jest towar w porcie, muszą być na widocznym miejscu wywieszone tablice względnie napisy, określające dopuszczalne obciążenie w kilogramach na jeden metr kwadratowy. Opieranie ładunków o ściany magazynów i ogrodzenie oraz składanie słomy, siana, wełny drzewnej, makulatury itp. w stanie luźnym jest zabronione.

§ 113.

Drewno składowane na placach portowych należy układać w oddzielne stosy o długości i szerokości, wynikających z rozmiarów danego materiału oraz na wysokość nie przekraczającą 3 m.

Odległość między sąsiednimi stosami w jednym rzędzie nie powinna być mniejsza niż 1 m, a odległość między rzędami stosów niemniejsza niż 4 m (droga pożarowa).

O ile rząd stosów przekracza długość pięćdziesiąt metrów (50 m), to powinna być pośrodku jego długości zastosowana większa przerwa niemniej niż 5 m.

Przedsiębiorstwa, posiadające składy drewna, nie przeznaczonego do użytku własnego, mają obowiązek ustanowienia stałych dozorców celem pilnowania składów dniem i nocą. Nazwiska dozorców muszą być podane imiennie Kapitanatowi Portu. Dozorcy nie odpowiedni muszą być na żądanie Kapitanatu Portu bezzwłocznie zastąpieni innymi. Ustanowieni dozorcy mają obowiązek stałego przebywania na oddanych pod ich dozór placach drzewnych.

§ 114.

Obszar portu oraz statki winny być tak oświetlone, ażeby praca w porcie i na statkach była całkowicie zabezpieczona i nie doznawała zahamowania.

Do stałego oświetlenia portu należy używać w zasadzie światła elektrycznego.

Żarówki powinny być osadzone w kloszach hermetycznych, a w miejscach, gdzie mogą być uszkodzone, posiadać poza tym ochronne klosze lub siatki metalowe.

Z braku światła elektrycznego dozwolone jest posługiwanie się innym światłem, należycie osłoniętym, o ile przepisy przeciwpożarowe, obowiązujące na obszarze portu, nie stanowią inaczej. W ładowniach statków nie wolno jednak światła takiego zapalać, ani gasić.

Ładownie statków powinny być podczas pracy w porze nocnej tak oświetlone, by światło padało na miejsce pracy lecz nie przeszkadzało w pracy.

§ 115.

Przeładunek winien odbywać się w warunkach zapewniających bezpieczeństwo pracy.

Do przeładunku wolno używać tylko odpowiednich urządzeń przeładunkowych gwarantujących wymagany stopień bezpieczeństwa.

Przed przystąpieniem do przeładunku użytkownik winien sprawdzić, czy stan urządzeń służący do przeładunku zapewnia w należyty sposób bezpieczeństwo zdrowia i życia pracujących.

Wszystkie używane do przeładunku urządzenia podlegają okresowym inspekcjom przez właściwe organa Szczecińskiego Urzędu Morskiego lub instytucje, do tego wyznaczone, na stan ich przydatności, wytrzymałości i bezpieczeństwa.

Na statku winny być pousuwane wszelkie przeszkody, tamujące swobodny i bezpieczny ruch podczas pracy.

§ 116.

Osoba, kierująca przeładunkiem, obowiązana jest stale w czasie przeładunku czuwać nad bezpieczeństwem pracy. Osobom tym podczas służby nie wolno opuszczać miejsc pracy bez wyznaczenia odpowiedniego zastępcy. Przy pracach przeładunkowych, wykonywanych za pomocą dźwigu i windy okrętowej, zabronione jest przebywanie osób w zasięgu wysięgnicy, jak i na linii jazdy wózka na dźwigu w czasie ruchu do chwili całkowitego opuszczenia ładunku.

Kapitan statku obowiązany jest na żądanie Szczecińskiego Urzędu Morskiego lub Kapitanatu Portu okazać posiadane certyfikaty na ruchomy sprzęt przeładunkowy statku (windy, strzały ładunkowe itp.).

§ 117.

Wzbronione jest obciążenie dźwigu ponad dozwoloną nośność, oznaczoną na dźwigu oraz przechodzenie osób postronnych pod dźwigami, będącymi w ruchu.

§ 118.

Ładunki ponad 1.000 kg przewożone na statkach winny mieć zgodnie z postanowieniami międzynarodowej konwencji o wskazywaniu wagi na ciężkich przesyłkach, przewożonych na statkach, na wierzchu opakowania oznaczenie co do wagi i nosić odpowiednią numerację.

§ 119.

Odkrywanie i zakrywanie kanałów ślizgowych dla przesunięcia dźwigu powinno być dokonywane przez załadowcę bezpośrednio przed lub po posunięciu dźwigu.

W czasie przerw w pracy szczególnie w nocy i w czasie, gdy dźwig jest nieczynny, kanały ślizgowe powinny być zakryte.

Przed przesunięciem dźwigu należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód.

§ 120.

Na nabrzeżach i przystaniach muszą być rozmieszczone bosaki i koła ratunkowe w ilości i miejscach wskazanych przez Kapitanat Portu.

Koła powinny być zaopatrzone w rzutkę długości co najmniej 27,5 m. Ponadto przy każdym nabrzeżu na ścianie pionowej nabrzeża muszą się znajdować w pewnych odstępach drabinki.

Sprzęt ratunkowy musi znajdować się na nabrzeżach w stanie zdatnym do natychmiastowego użytku i musi być okresowo badany.

Obowiązek wywieszania i konserwacji sprzętu ratunkowego ciąży na instytucjach i przedsiębiorstwach, będących użytkownikami danego odcinka.

§ 121.

Uszkodzone odcinki nabrzeży eksploatowanych winny być oznakowane w dzień czerwonymi chorągiewkami po obu krańcach uszkodzonego odcinka, w nocy dwoma białymi światłami.

Oznakowanie to powinno być umieszczone na wysokości nabrzeża i dotyczy tylko tych odcinków, które ze względu na swój stan zagrażają bezpieczeństwu żeglugi i osób znajdujących się na nabrzeżu.

§ 122.

W zasadzie nie wolno wystawiać urządzeń portowych ani też innych przedmiotów poza krawędź nabrzeża. W wyjątkowych wypadkach Kapitanat Portu może dać zezwolenie i wówczas należy ustawiony przedmiot oznakować w dzień czerwoną chorągiewką, w nocy białym światłem.

W porze zimowej użytkownik nabrzeża obowiązany jest oczyścić nabrzeże ze śniegu i lodu a ponadto posypywać je solą lub piaskiem.

Na żądanie Kapitanatu Portu użytkownik nabrzeża obowiązany jest przedłożyć odpowiednie dokumenty odnośnie stanu technicznego nabrzeża. Wyłączny użytkownik poszczególnych odcinków w porcie obowiązany jest dbać o umocnienie brzegu przed ich ewentualnym obsunięciem się do wody.

Eksploatacja nabrzeżą dozwolona jest tylko w tym wypadku, jeśli nabrzeże swym stanem technicznym odpowiada warunkom bezpieczeństwa.

O warunkach tych decyduje Szczeciński Urząd Morski.

Nabrzeże musi mieć na całej swej długości bezpieczne przejście.

Wszelkie doły, wyrwy czy inne nierówności nabrzeża muszą być natychmiast naprawione, a w wypadkach koniecznych winna być należycie ustawiona barierka, w nocy oświetlona.

§ 123.

Ruch pojazdów konnych i mechanicznych może odbywać się tylko na drogach, ulicach i placach przeznaczonych dla ruchu kołowego.

Pojazdy konne i mechaniczne mogą się zatrzymywać tylko w takich miejscach, w których nie hamują ruchu.

Pojazdy mechaniczne winny poruszać się w porcie z umiarkowaną szybkością, nie przekraczającą 20 km na godzinę.

Przedsiębiorstwo sprawujące zarząd może ograniczać szybkość pojazdów mechanicznych, jeżeli lokalne warunki będą tego wymagały.

Pojazdy mechaniczne z pracującym silnikiem nie mogą pozostawać bez obsługi, a pojazdy z zaprzężonymi końmi bez dozoru.

§ 124.

Przechodzenie i przejazd przez tory kolejowe dozwolone są tylko w miejscach do tego przeznaczonych.

Osoby prowadzące pojazdy konne i mechaniczne winny zachować szczególną ostrożność przy zbliżaniu się do niestrzeżonych przejazdów kolejowych i upewnić się, czy nie zbliża się pociąg albo czy zbliżanie się pociągu nie zapowiadają sygnały świetlne lub dźwiękowe względnie też znaki dawane przez służbę kolejową.

Postanowienia powyższe nie naruszają dalej idących przepisów wydanych przez władze kolejowe.

Część VII. — Przeładunek towarów niebezpiecznych i inne przepisy przeciwpożarowe.

§ 125.

Organizacja prac przy towarach niebezpiecznych w obrocie portowo-żeglugowym jest regulowana instrukcjami Ministra Żeglugi.

§ 126.

Kapitanat Portu ma prawo nadzoru nad przeładunkiem towarów niebezpiecznych.

Dokonujący przeładunku jak również kierownictwo i załoga statków, posiadających ładunek towarów niebezpiecznych, muszą ściśle wykonać polecenie Kapitanatu Portu.

§ 127.

Wszelkie dokumenty załadowcze, odnoszące się do materiałów niebezpiecznych (wybuchowe, trujące, żrące, łatwopalne, cuchnące), winien załadowca lub odbiorca przedłożyć w Kapitanacie Portu co najmniej na 24 godziny przed zamierzonym za — lub wyładunkiem.

Powyższy termin dotyczy zarówno transportu drogą wodną i lądową. Przy zgłoszeniu towarów niebezpiecznych załadowca obowiązany jest podać rodzaj, ilość materiałów niebezpiecznych, właściwości, sposób opakowania oraz wagę poszczególnych skrzyń, beczek, worków itp.

Przepisy powyższe nie stosuje się do materiałów niebezpiecznych w drobnych ilościach a mianowicie do:

a) oleju wybuchowego, dynamitu i innych podobnych materiałów wybuchowych o wadze poniżej 50 gramów,
b) prochu strzelniczego, bawełny strzelniczej w wadze poniżej 10 kg,
c) przedmiotów przeznaczonych dla celów sygnalizacyjnych.

§ 128.

Podczas postoju w porcie używanie otwartego ognia i światła oraz palenie tytoniu jest wzbronione:

a) na statkach z ładunkiem materiałów niebezpiecznych za wyjątkiem pomieszczeń specjalnie przystosowanych do palenia tytoniu,
b) w ładowniach i na pokładach statków załadowanych surowcami włóknistymi jak: bawełna, wełna juta, len, konopie itp.,
c) na pokładach statków, stojących w pobliżu miejsca za — lub wyładowania materiałów wymienionych w pkt. a i b,
d) w ładowniach statków podczas przeładunku niezależnie od rodzaju ładunku.

§ 129.

O ile nie zachodzą wymogi bezwzględnego zakazu, wymienionego w paragrafie poprzednim, wszystkie osoby, przebywające na statku, obowiązane są przy posługiwaniu się ogniem i światłem do zachowania jak największej ostrożności.

Do pomieszczeń, w których znajdują się materiały wybuchowe i łatwopalne oraz do pomieszczeń, w których znajdują się większe ilości gazów zgęszczonych lub płynnych bądź przedmiotów, które przy zetknięciu się z wodą wywołują gazy wybuchowe, wreszcie do pomieszczeń, do których one mogłyby wtargnąć, należy wchodzić tylko z przenośnymi lampami elektrycznymi bez przewodów.

Do pomieszczeń z węglem i takimi przedmiotami, które by mogły wytwarzać gazy zapalne, należy wchodzić tylko z lampami bezpieczeństwa (lampy górnicze).

Lampy bezpieczeństwa, używane w porcie, muszą być co najmniej raz w roku, a znajdujące się na statku przed rozpoczęciem dłuższej podróży badane przez Polski Rejestr Statków na koszt właściciela lub armatora. Wynik badania lamp znajdujących się na statku winien być wpisany do dziennika okrętowego.

W nocy lampy służące do oświetlenia miejsca pracy na pokładzie winny być wysoko przymocowane i nie mogą być napełnione olejami łatwopalnymi.

Popiół oraz wszelkie czyściwa nasycone tłuszczem lub olejem należy przechowywać w ogniotrwałych naczyniach szczelnie zamkniętych. Załogi, jak i wszystkie inne osoby, wchodzące na statek z płynnym paliwem i materiałami wybuchowymi nie mogą mieć butów podkutych podkówkami, blaszkami czy gwoździami.

§ 130.

Rozniecenie ognia na pokładzie statku dozwolone jest wyłącznie w bezpiecznych paleniskach i to pod stałym dozorem.

Rozgrzewanie i gotowanie dziegcia, smoły, żywicy, asfaltu i oliwy na pokładzie statku jest w zasadzie wzbronione, a nastąpić ono może jedynie w miejscach i na warunkach wskazanych przez Kapitanat Portu.

§ 131.

Holowniki, biorące udział przy przeholowaniu tankowca oraz statki pożarnicze, biorące udział w asyście obowiązane są posiadać na kominach siatki iskrochronne i parowe zdmuchiwacze iskier.

§ 132.

W razie wybuchu pożaru w obrębie portu akcją kieruje Kapitan Portu względnie wyznaczony jego zastępca.

Wszelkie zarządzenia Kapitana Portu odnośnie przeholowywania statków oraz udzielenie pomocy w akcji ratowniczej muszą być natychmiast wykonywane.

Wszystkie holowniki znajdujące się w porcie na alarm pożarowy winny się natychmiast przygotować do akcji, oczekując dyspozycji Kapitana Portu.

§ 133.

Przechowywanie materiałów niebezpiecznych w magazynach portowych nie przeznaczonych do tego celu i innych miejscach nie wyznaczonych jest surowo wzbronione.

§ 134.

Do stałego oświetlenia wszelkiego rodzaju składów i placów należy używać wyłącznie światła elektrycznego.

§ 135.

Wszelkie przedsiębiorstwa, mające siedzibę w porcie, mają obowiązek rozmieszczenia w swoich zakładach odpowiedniej ilości stosownych i łatwodostępnych przyrządów przeciwpożarowych.

W celu badania tych przyrządów przedstawiciele Portowej Straży Pożarnej mają prawo wstępu o każdym czasie do wszelkich magazynów, placów i urządzeń portowych.

§ 136.

Podręczne zapasy materiałów łatwopalnych muszą się znajdować w specjalnych pomieszczeniach ogniotrwałych, zabezpieczonych od ognia, gdzie powinno się odbywać rozdzielanie ich na potrzeby dzienne, materiały zaś wytwarzające przy zetknięciu się z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące palenie, w naczyniach szczelnie zamkniętych i chronionych przed wilgocią.

§ 137.

W podręcznych warsztatach materiały łatwopalne nie mogą być magazynowane i przechowywane w ilościach większych niż wymaga tego zapotrzebowanie dzienne, ustalone każdorazowo przez kierownika działu warsztatów.

Tankowanie materiałów łatwopalnych w garażach jest wzbronione.

Stałe zbiorniki z acetylenem należy umieszczać w osobnym dobrze przewietrzonym pomieszczeniu. Umieszczenie ich w kuźniach i warsztatach jest wzbronione. Należy badać często zawory i przewody instalacji acetylenowej przed napełnianiem zbiornika świeżym karbidem, a zużyty karbid wyrzucać w bezpieczne miejsce. Czynność tę należy wykonać w porze dziennej.

§ 138.

Wzbronione jest palenie tytoniu, używanie ognia i nieosłoniętego światła:

a) w czasie przeładowywania materiałów wybuchowych, łatwopalnych, wszelkiego rodzaju surowców włóknistych oraz karbidu, siana, słomy itd.
b) w magazynach portowych, na rampach magazynów i w obrębie wszelkiego rodzaju składów, na placach i nabrzeżach z wyłączeniem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych.

O zakazie tym winien być umieszczony odpowiedni napis na drzwiach wejściowych do odnośnych pomieszczeń oraz na innych widocznych miejscach.

§ 139.

Wzbronione jest:

a) rozniecanie ognia na lądzie bez uprzedniego zezwolenia Kapitanatu Portu. Zakaz ten nie dotyczy terenów używanych stale do celów przemysłowych. W razie uzyskania zezwolenia Kapitanatu Portu ogień rozniecony może być tylko w bezpiecznych paleniskach i pod stałym dozorem. Przed opuszczeniem paleniska należy je zgasić,
b) używanie nafty, benzyny i innych łatwopalnych przedmiotów do rozpalenia ognia w paleniskach.

§ 140.

Wzbronione jest ustawianie niezabezpieczonych pieców żelaznych w magazynach, składach i drewnianych budynkach biurowych.

§ 141.

Po ukończeniu pracy wszelkie dopływy prądu do poszczególnych pomieszczeń należy przerwać przez wyłączenie głównego wyłącznika.

Zakładanie, przeróbka, przedłużenie oraz naprawa instalacji elektrycznej wykonane być mogą tylko przez osoby do tego uprawnione lub osoby wykwalifikowane.

§ 142.

Osoba, która spostrzeże pożar w porcie winna natychmiast uruchomić wszelkie stojące jej do dyspozycji środki alarmowe celem wezwania straży pożarnej i zawiadomić o tym telefonicznie Portową Straż Pożarną oraz Kapitanat Portu.

Część VIII. — Inne przepisy porządkowe

§ 143.

Zamieszkiwanie w obrębie portu dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia Kapitanatu Portu.

Od uzyskania zezwolenia zwolnione są osoby wraz z ich domownikami, które posiadają służbowe mieszkanie w porcie, udzielone im przez urzędy lub przedsiębiorstwa państwowe.

Nazwiska tych osób należy podać na piśmie do wiadomości Kapitanatowi Portu.

§ 144.

Urządzeń portowych należy używać w sposób, zapobiegający ich uszkodzeniom.

O wszelkich szkodach wyrządzonych w urządzeniach portowych przez statek lub tratwę, ładunek albo załogę kierownik statku albo tratwy obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu.

Kierownicy statków albo tratew, których załoga, statek, tratwa lub ich wyładunek uszkodziły nabrzeże, przystanie, kable, znaki nawigacyjne, urządzenia przeładunkowe itp. obowiązani są przed wyjściem z portu spowodować naprawienie wyrządzonej szkody za zgodą przedsiębiorstwa administrującego danym terenem lub złożyć zabezpieczenie w wysokości wartości określonej szkody. Określenie wysokości większych szkód powinno nastąpić komisyjnie przy współudziale kierownika jednostki, która szkodę wyrządziła.

Do czasu złożenia zabezpieczenia Kapitanat Portu może odmówić zezwolenia na wyjście statku z portu.

§ 145.

W razie zatonięcia statku, części wyposażenia okrętowego, ładunku albo innych przedmiotów, zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, kierownik statku albo osoba dysponująca przedmiotem przed jego zatonięciem obowiązana jest niezwłocznie oznaczyć miejsce zatonięcia i zgłosić wypadek w Kapitanacie Portu.

O ile w następstwie zderzenia się statków jeden z nich zatonie, pozostały, który zachował zdolność pływania, obowiązany jest zatrzymać się do czasu odpowiedniego oznaczenia miejsca zatonięcia statku chyba, że to oznaczenie będzie dokonane w inny sposób.

§ 146.

Zanieczyszczenie terenów lądowych oraz wód portowych w szczególności rzucenie do wody przedmiotów wyposażenia okrętowego, balastu, popiołu, szlaki, drutu, lin i śmieci oraz odprowadzenia i wypuszczenia nieczystości, olejów, zużytych smarów i wody z zawartością oliwy jest zabronione.

Śmiecie i nieczystości na obszarze portu winny być składane do śmietników betonowych, bądź specjalnych kubłów stalowych albo na miejsca wyznaczonych do tego celu. Śmietniki i kubły na śmiecie powinny być zaopatrzone w pokrywy stalowe szczelnie dopasowane, zapobiegające przedostawanie się do środka szczurów, myszy i much.

Zabrania się wylewania do śmietników nieczystości płynnych, zakopywanie na terenach portowych padliny zwierząt, zepsutych ryb i odpadków rybnych.

Wszelkiego rodzaju nieczystości, znajdujące się na obszarze portu mogą być odprowadzane wyłącznie do kanalizacji ogólnej, w miejscach nie skanalizowanych do specjalnych dołów opróżnianych i dezynfekowanych. Opróżnienie dołów winno nastąpić w porę dla uniemożliwienia wydostania się nieczystości na teren.

§ 147.

W razie zatopienia mienia w granicach portu i na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin będą miały zastosowanie przepisy działu IV kodeksu morskiego o mieniu zatopionym z chwilą wejścia ich w życie.

§ 148.

Statek przebywający na obszarze objętym niniejszym zarządzeniem oznaczony być musi widoczną i wyraźną nazwą lub literą względnie numerem.

Niestosowanie się do niniejszego przepisu powoduje zatrzymanie statku.

§ 149.

Osoba, która spostrzeże uszkodzenie znaków morskich na obszarze objętym niniejszym zarządzeniem, ma obowiązek donieść o tym Kapitanatowi Portu.

§ 150.

Dla utrzymania czystości w obrębie portu Zarząd Portu Szczecin obowiązany jest stawić odpłatnie do dyspozycji statków odpowiednią ilość pływających śmieciarek.

§ 151.

W wypadkach nagłych i niecierpiących zwłoki, w szczególności w razie nieszczęśliwego wypadku czy niebezpiecznej choroby, kierownicy jednostek pływających i kierownicy zakładów pracy muszą na żądanie lekarza udostępnić wszelkie środki lokomocji i nieść pomoc potrzebującym dla ratowania życia ludzkiego.

§ 152.

Wzbronione jest robienie zdjęć fotograficznych, szkiców i rysunków urządzeń portowych i innych obiektów położonych w porcie bez zezwolenia odpowiednich władz.

§ 153.

Wzbronione jest:

a) **bezwzględnie**
   1) nadużywanie automatów pożarniczych,
   2) używanie syren okrętowych do innych celów niż tego wymagają przepisy prawa drogi,
   3) kąpanie się w obrębie portu i na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin poza miejscami na ten cel wyznaczonymi,
   4) wejście na statek przed jego zacumowaniem,
   5) usuwanie i uszkodzenie znaków morskich,
   6) odprowadzanie do wód portowych nieczystości szkodliwych dla rybostanu lub mogących przyśpieszyć korozję,

7) łowienie ryb siecią i sznurami w obrębie całego portu, na wędkę z nabrzeży eksploatowanych, a na innych odcinkach bez karty wędkarskiej,
8) przeprowadzanie dezynfekcji i dezynsekcji oraz deratyzacji statku w miejscach na te cele nie przeznaczonych,
9) uprawianie na nabrzeżach handlu rybami i wyrzucanie śniętych ryb i odpadków do wody lub na nabrzeże,
10) przechodzenie po lodzie w zamarzniętych częściach portu.

b) **bez zezwolenia Szczecińskiego Urzędu Morskiego**
1) ustawianie kiosków,
2) umieszczanie wszelkiego rodzaju szyldów i reklam,
3) naklejanie afiszów i plakatów poza miejscami na ten cel przeznaczonymi,

c) **bez zezwolenia Kapitanatu Portu**
1) wydobywanie piasku i żwiru oraz lodu z terenów portowych,
2) wyławianie w porcie i na redzie węgla i innych zatopionych przedmiotów,
3) zbieranie przez osoby postronne pozostałości po przeładunku na nabrzeżu,
4) czyszczenie kominów statków parowych w pobliżu osiedli ludzkich,
5) wbijanie pali do przytrzymania łodzi i sieci w wodzie i na brzegu.

Część IX. — Przepustki portowe, kontrola graniczna

§ 154.

Osobom nie upoważnionym, przebywanie w porcie oraz wstęp do urządzeń portowych jest zabroniony. Wyjątek stanowi ta część portu, która jest przeznaczona dla ruchu publicznego.

Wejście na teren portu i wyjście dozwolone jest w miejscach na ten cel przeznaczonych.

Wszystkie osoby zatrudnione w porcie powinny posiadać przepustki wydane przez Straż Obiektów Portowych.

Nie dotyczy to załóg statków i tratew, legitymujących się odpowiednimi dokumentami.

Wydane przepustki upoważniają jedynie do przebywania na obszarze portu, określonym w przepustce.

Wejście na statki dozwolone jest wyłącznie za specjalną przepustką z adnotacją „uprawniającą do wejścia na statek". Przepis ten nie ma zastosowania do członków załogi danego statku i do pasażerów tegoż statku.

§ 155.

Wszystkie statki i tratwy podlegają kontroli granicznej, dokonywanej przez organa WOP-u.

W czasie przeprowadzania kontroli granicznej załogi statków i tratew obowiązane są podporządkować się zarządzeniom, związanym z przeprowadzaną kontrolą, a wydanym przez organa WOP-u.

Statki kursujące w żegludze międzynarodowej, a zawijające do portu oraz statki wychodzące z portu mogą być udostępnione dla ruchu osobowego i towarowego nie wcześniej jak po wyrażeniu na to zgody miejscowych organów WOP-u.

Przepis ten nie dotyczy pilotów, funkcjonariuszy Państwowej Portowej Inspekcji Sanitarnej i Portowej Straży Pożarnej w czasie pełnienia przez nich funkcji służbowych.



§ 156.

Kierownik statku i osoba użytkująca tratwy mają obowiązek:

a) oświetlić na swój koszt statek względnie tratwę w sposób odpowiadający potrzebom skutecznej kontroli granicznej,
b) zapewnić funkcjonariuszom WOP-u w wypadkach konwojowania statku względnie tratwy na swój koszt przejazd do miejsca przeznaczenia.

Część X. — Przepisy karne i końcowe

§ 157.

Kto wykracza przeciwko przepisom niniejszego rozporządzenia albo też odmawia wykonywania zarządzeń wydanych przez Szczeciński Urząd Morski lub Kapitanat Portu podlega karze aresztu do jednego miesiąca lub karze grzywny do 3.000 złotych (trzy tysiące).

Do orzekania powołany jest Szczeciński Urząd Morski.

Funkcjonariusze Szczecińskiego Urzędu Morskiego i jego organów, posiadający imienne upoważnienie, mają prawo nakładania grzywny, w drodze doraźnych nakazów karnych za wykroczenia przeciwko przepisom niniejszego rozporządzenia, określone w upoważnieniu.

§ 158.

Przepisy porządkowo-portowe w niczym nie ograniczają uprawnień, przysługujących władzom celnym, kolejowym i innym na obszarze morskiego portu handlowego w Szczecinie i trasy wodnej Świnoujście - Szczecin.

§ 159.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od chwili ogłoszenia w dzienniku urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie dotychczasowe przepisy rozporządzeń porządkowych Szczecińskiego Urzędu Morskiego na tym obszarze w przedmiotach niniejszym zarządzeniem uregulowanych a między innymi:

1) rozporządzenie porządkowe Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 19. XI. 1948 r. o przepisach policyjno-portowych dla portu handlowego w Szczecinie wraz z obszarem portowym w Świnoujściu i trasy wodnej Świnoujście - Szczecin (Szcz. Dz. Woj. Nr 25, poz. 192) z późniejszymi zmianami,
2) rozporządzenie porządkowe Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 19. XI. 1948 r., w sprawie upoważnienia funkcjonariuszy Szczecińskiego Urzędu Morskiego i podległych mu organów do nakładania grzywien w drodze doraźnych nakazów karnych (Szcz. Dz. Woj. Nr 25, poz. 193),
3) rozporządzenie porządkowe Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 17. XII. 1948 r. o pilotażu morskim na obszarze morskiego portu handlowego w Szczecinie oraz na obszarze trasy wodnej Świnoujście - Szczecin (Szcz. Dz. Woj. Nr 25, poz. 194).

Dyrektor
Szczecińskiego Urzędu Morskiego
(E. RUMATOWSKI)

Adres Redakcji i Administracji: Prezydium Woj. R. N. — Szczecin, Wały Chrobrego 4.
Redakcja i Administracja: pokój 252 (II piętro). Tel. 40-01, wewn. 276.

Warunki prenumeraty oraz cennik ogłoszeń:

Prenumerata roczna 1 egz. — 18 zł.
Prenumerata półroczna 1 egz. — 10 zł.
Cena pojedynczego egzemplarza do 4-ch stron druku — 0,90 zł., przy większej ilości druku o 0,30 zł. więcej od każdej strony drukowanej.
Ogłoszenia o zagubieniu dokumentów — ryczałt 10,50 zł, za każdy następny dokument pobiera się opłatę w wys. 1.50 zł.
Prenumeratę i należność za ogłoszenia uiszczać z góry na konto Prez. Woj. R. N. do N.B.P. II Oddział Miejski Nr 1412—95/1—214 część 15, dz. 5, poz. 19.



Rękopis otrzymano dnia 6. 12. 55 Złożono dnia 8.12.55 Podpisano do druku dnia 15. 12. 55. Druk ukończono 9. 1. 56

Szczec. Zakł. Graf. ul. Krzysztofa 7. 6731 5. 12. 55 1300 p. druk. kl. 7 60 g. A4x2 X-6-2645

TABELA SYGNAŁÓW

Wg Przepisów porządkowo-portowych w Szczecinie

L.p. / odnośnik	ZNACZENIE	OPTYCZNE: DZIENNE	OPTYCZNE: NOCNE	AKUSTYCZNE	AKUSTYCZNE: WE MGLE	UWAGI
1 / § 51	WEZWANIE PILOTA	G; PT; BANDERA NARODOWA W BIAŁYM OBRAMOWANIU	1. NIEBIESKIE ŚWIATŁO PIROTECHNICZNE („BLUE LIGHT") 2. BIAŁE ŚWIATŁO (OKRES 5 SEKUND-PRZERWA - 2 SEK.) 3. LAMPĄ MORSE'A PT (·——·—)	SYRENĄ —·—· G	SYRENĄ —·—· G	
2 / § 52	MAM PILOTA NA POKŁADZIE	FLAGA H				
3 / § 56	POSTĘPOWAĆ ZA PILOTÓWKĄ	FLAGA I ZASTĘPCZA		SYRENĄ 4 DŁUGIE ————		
4 / § 57	KAPITAN MA UPRAWNIENIE PILOTOWANIA	FLAGA III ZASTĘPCZA	1. BIAŁE ŚWIATŁO W BOK OD DIAMETRALNEJ STATKU			
5 / P.D. PR. 11 PR. 15	STATEK NA KOTWICY	CZARNA KULA NA DZIOBIE	DO 45 m DŁUG. 1. BIAŁE ŚWIATŁO W MIEJSCU KULI PONAD 45 m DŁUGOŚCI: 1. BIAŁE ŚWIATŁO NA DZIOBIE 1. BIAŁE ŚWIATŁO NA RUFIE		DO 106 m DŁUGOŚCI BICIE W DZWON NA DZIOBIE CO 1. MINUTĘ. PONAD 106 m DŁUG. BICIE W DZWON NA DZIOBIE I RUFIE	
6 / P.D. PR. 4 PR. 15	STATEK NA MIELIŹNIE	3 CZARNE KULE NA PRZEDNIM MASZCIE	1. BIAŁE ŚWIATŁO NA DZIOBIE 2 CZERWONE ŚWIATŁA PRZY PRZEDNIM MASZCIE		BICIE W DZWON 3 POJEDYNCZE UDERZENIA PRZED I PO SYGNALE	
7 / P.D. PR. 4 PR. 15	STATEK BEZ ZDOLNOŚCI MANEWROWANIA	2 CZARNE KULE	2 CZERWONE ŚWIATŁA (BOCZNE WYGASZONE)		SYRENĄ —·· D	
8 / P.D. PR 3 PR 49	HOLOWNIK Z HOLEM		2 BIAŁE ŚWIATŁA NA MASZCIE (DŁ. HOLU DO 180 m) 3 BIAŁE ŚWIATŁA NA MASZCIE (DŁUGOŚĆ HOLU PONAD 180 m)		SYRENĄ —·· D	STATEK HOLOWANY WE MGLE PODAJE SYRENĄ SYGNAŁ —··· B
9 / § 23.	STATEK O ZANURZENIU PONAD 6,10 m	1 CZARNY WALEC	2 BIAŁE ŚWIATŁA W BOK OD DIAMETRALNEJ STATKU			UPRAWNIONY DO KORZYSTANIA Z NAJGŁĘBSZEGO TORU DROGI WODNEJ

L.p. / odnośnik	ZNACZENIE	OPTYCZNE		AKUSTYCZNE		UWAGI
		DZIENNE	NOCNE		WE MGLE	
10/	STATEK Z MATERIAŁEM WYBUCHOWYM LUB ŁATWO ZAPALNYM	B	1 ŚWIATŁO CZERWONE		SYRENĄ —....	SYGNAŁ OPTYCZNY OBOWIĄZUJE RÓWNIEŻ PONTON Z NURKIEM PRAC. POD WODĄ ORAZ PRZY BUDOWLACH MORSKICH
11/§37	POGŁĘBIARKA W CZASIE PRACY	2. CZERWONE KULE I ROMB BIAŁY MIĘDZY NIMI PO WOLNEJ STRONIE TORU	CZERWONE-BIAŁE-CZERWONE, JEDNO POD DRUGIM NA REJCE PO WOLNEJ STRONIE TORU. PO PRZECIWNEJ-1. CZERW.		BICIE W DZWON 5 SEK.+5 UDERZEŃ POJED.-LEWA STRONA TORU, LUB 5 UDERZEŃ PODWÓJNYCH -PRAWA STRONA TORU	OKRES 1. MINUTA
12/§405	STATEK SPRAWDZAJĄCY PRZYRZĄDY NAWIGACYJNE	J I	ŚWIATŁO BIAŁE, RUCHOME W LINII PIONOWEJ W CZASIE ZBLIŻANIA SIĘ INNEGO STATKU			
13/§405	STATEK SPRAWDZAJĄCY SZYBKOŚĆ. PRÓBA MASZYN	A				
14/§21	ROZKAZ ZATRZYMANIA SIĘ PODANY PRZEZ PUNKT OBSERWACYJNY LUB JEDNOSTKĘ WŁADZ PORT.	Z	—— · · Z	—— · · Z		
15/§93	OZNACZENIE CZĘŚCI WYSTAJĄCYCH POZA LINIĘ NABRZEŻA	CZERWONA CHORĄGIEWKA	1. ŚWIATŁO BIAŁE			
16/§106 §136	ŚWIATŁA STATKU PRZYCUMOWANEGO		DO 45 m 1. ŚWIATŁO BIAŁE NA BURCIE PONAD 45 m DŁ. 2. ŚWIATŁA			
17/§25	ZAMKNIĘCIE PORTU	3 CZARNE KULE	3 ŚWIATŁA CZERWONE		SYGNAŁ SYRENĄ LUB ROGIEM MGŁ. 3 PODW. DŁUGIE ═ ═ ═	OKRES 3 min. DŁ. DŹWIĘK 4-6 sek. PRZERWA W SERII (3) 1 SEK. PRZERWA MIĘDZY SERIAMI (2) 3 SEK. PRZERWA MIĘDZY SYGN. 2½ MIN.
17a/§25	ZAMKNIĘCIE WYJŚCIA	2 CZARNE KULE	2 ŚWIATŁA CZERWONE			
18/§29	CHCĘ WAS WYPRZEDZIĆ			—— · · — X		

L.p. / odnośnik	ZNACZENIE	OPTYCZNE DZIENNE	OPTYCZNE NOCNE	AKUSTYCZNE	AKUSTYCZNE WE MGLE	UWAGI
19/§29	ZEZWALAM MIJAĆ Z PRAWEJ, USUWAM SIĘ W LEWO; MIJAĆ Z LEWEJ NORMALNIE			· · I — · — · C		
20/§29	NIE ZEZWALAM			— · · · · „6"		
21/§30	WEZWANIE NA PODNIESIENIE MOSTU			— — M		
22/§30	WOLNE PRZEJŚCIE PRZEZ MOST	OPUSZCZONA KULA MOST PODNIESIONY	1. CZERWONE I ZIELONE ŚWIATŁO			
23/§30	ZAMKNIĘTE PRZEJŚCIE PRZEZ MOST	PODNIESIONA KULA MOST OPUSZCZONY	1. CZERWONE ŚWIATŁO			
24/§40	OZNAKOWANIE TRATEW HOLOWANYCH	CZERWONA CHORĄGIEWKA NA TYLNYM KOŃCU TRATWY 1,5 m NAD POKŁADEM	1. ŚWIATŁO BIAŁE Z PRZODU 3. ŚWIATŁA BIAŁE Z TYŁU TRATWY			
25/§80	SYGNAŁ ODEJŚCIA STATKU Z PORTU W ŻEGLUDZE MORSKIEJ	FLAGA P				W CIĄGU 24. GODZ. PRZED ODCUMOWANIEM
26/§64	WEZWANIE HOLOWNIKA PRZYJĄĆ HOL – PODANY RZUCIĆ HOL – RZUCONY			— · — K — · N · — · · L		
27/§63	WEZWANIE MOTORÓWKI W PORCIE NA REDĘ			· · · · — HT · · · · H		
28/§64	ZWOLNIĆ BIEG HOLOWNIKA			· · · · · · ·		
29/§64	ZWIĘKSZYĆ SZYBKOŚĆ			· — A		
30/§38	STOJĘ W POPRZEK DROGI WODNEJ		RUCHOME ŚWIATŁO BIAŁE W CZASIE ZBLIŻANIA SIĘ INNEGO STATKU W MIEJSCU DLA NIEGO WIDOCZNYM		BICIE W DZWON 4÷6 SEK. Z NASTĘPUJĄCYMI PO NIM 3. POJED. UDERZ.	
31/§85	WEZWANIE BOSMANA			— · · · B		PRZY PODEJŚCIU DO NAB. BYTOM. — · · · — BT
32/§43	POROZUMIENIE MIĘDZY LODOŁAMACZAMI			— · — — Y		
33/§43	UTKNĄŁEM W LODZIE			— — M		
34/§43	PRZERWANIE DALSZEJ PODRÓŻY CZEKAĆ POLEPSZENIA WARUNKÓW NAWIGACYJNYCH			— — — — — „0" (ZERO)		
35/§43	OBSADZIĆ RADIOSTACJĘ			· — · R		

LEGENDA:

- ■ – KOLOR CZARNY
- □ – KOLOR BIAŁY
- (kratka) – KOLOR CZERWONY
- (pionowe kreski) – KOLOR NIEBIESKI
- (poziome kreski) – KOLOR ŻÓŁTY
- Z – KOLOR ZIELONY
- C – KOLOR CZERWONY
- B – KOLOR BIAŁY